



# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



## ร่างพระราชบัญญัติ

คุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือ  
เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง พ.ศ. ....

อ.พ. ๘/๒๕๕๒ สมัยประชุมสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ  
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

[www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library)



Digital Object  
National Assembly Library

# ร่างพระราชบัญญัติ

คุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือ  
เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันสมัย ประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ หรือญัตติ ที่เข้าสู่การประชุมของ สภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูล เบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภา และผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง [www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library) ผู้ใดนำข้อความ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ  
สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา



## สารบัญ

	หน้า
๑. หลักการและเหตุผลแห่งร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute)	๔
๓. การสนับสนุนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง	๘
๔. การประเมินผลการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขง ช่วง ปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๐	๕
๕. เส้นทางเศรษฐกิจและโอกาสในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง	๑๓
๖. บทความจากสื่อมวลชน	
- การพัฒนาประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จากหลายมุมมอง ทั้งบวกและลบ	๒๘

### ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางสาววันวิภา สุขสวัสดิ์

นิติกร ๕

นายอดิวิษญ์ แสงสุวรรณ

วิทยากร ๕

นางสาวรติมา ศารทะประภา

วิทยากร ๔

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒

นางสาวอุไรยัฐ ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการ ๖

นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

๒ มีนาคม ๒๕๕๒



## หลักการและเหตุผลแห่ง

# ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

---

### หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง

### เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้ร่วมลงนามในกฎบัตรของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ เพื่อก่อตั้งสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง (Mekong Institute) และความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานของสถาบันขึ้นในประเทศไทย เพื่อดำเนินงานและปฏิบัติการกิจอันเป็นหน้าที่ของสถาบัน ดังนั้น เพื่อให้สถาบันและเจ้าหน้าที่ของสถาบันซึ่งมิได้มีสัญชาติไทยหรือมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทยได้รับเอกสิทธิ์ในการดำเนินงานและการปฏิบัติงานในประเทศไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



**สรุปสาระสำคัญ** ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง พ.ศ. ....

**๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ**

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง พ.ศ. ....”

**๒. วันที่มีผลบังคับใช้**

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

**๓. คำนิยาม**

ในพระราชบัญญัตินี้ “สถาบัน” หมายความว่า สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง ซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๖

**๔. การรับรองความเป็นนิติบุคคลของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง**

เพื่อคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันซึ่งเป็นองค์การระหว่างประเทศในประเทศไทย ให้บรรลุตามความมุ่งประสงค์ ให้ยอมรับนับถือว่าสถาบันมีสถานะเป็นนิติบุคคล และให้ถือว่ามีภูมิลำเนาในประเทศไทย

**๕. รับรองสิทธิในการได้รับบริการด้านการสื่อสาร**

ให้สถาบันมีสิทธิได้รับบริการด้านการสื่อสารไม่น้อยกว่าที่รัฐบาลให้แก่องค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องลำดับก่อนหลังของการให้บริการ ค่าธรรมเนียม และค่าเรียกเก็บต่าง ๆ สำหรับการสื่อสารอย่างเป็นทางการ

**๖. เอกสิทธิ์ในการได้รับยกเว้นภาษีของสถาบัน**

ให้สินทรัพย์ รายได้ และทรัพย์สินของสถาบันได้รับยกเว้น

(๑) ภาษีทางตรงใด ๆ แต่ไม่รวมถึงภาษีซึ่งไม่ได้เรียกเก็บมากไปกว่าค่าบริการ  
สาธารณูปโภค



(๒) อากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรและภาษีที่พึงปวงในการนำเข้าและส่งออกวัสดุอุปกรณ์ สิ่งของ รวมทั้งยานพาหนะตามจำนวนที่สมควรซึ่งจำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน แต่การขายและการโอนวัสดุอุปกรณ์ สิ่งของ หรือยานพาหนะเช่นว่านั้นในประเทศไทย ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย

### ๓. เอกสิทธิ์ในการได้รับยกเว้นภาษีของเจ้าหน้าที่

ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมิได้มีสัญชาติไทยหรือมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งผู้อำนวยการได้แจ้งไปยังกระทรวงการต่างประเทศ ได้รับยกเว้น

(๑) ภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรเฉพาะที่เรียกเก็บจากเงินเดือนและค่าตอบแทนในการทำงานที่ได้รับจากสถาบันตามที่จำเป็นแก่การปฏิบัติหน้าที่

(๒) อากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรในการนำเข้าของใช้ในครัวเรือนและของใช้ส่วนตัวแต่ไม่รวมถึงยานพาหนะภายในหกเดือนหลังจากที่ได้เดินทางมาถึงในครั้งแรกเพื่อรับตำแหน่งในประเทศไทย หรือภายในหกเดือนหลังจากความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ มีผลใช้บังคับ แล้วแต่ว่าวันใดจะเป็นวันหลังแต่การจำหน่าย จ่าย โอนบรรดาสິงของเช่นว่านั้นในประเทศไทย ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย

(๓) การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการทะเบียนคนต่างด้าว โดยให้รวมถึงคู่สมรส บุตร และญาติซึ่งอยู่ในความอุปการะของบุคคลดังกล่าวด้วย

### ๔. ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง (Mekong Institute)



สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง (Mekong Institute) ก่อตั้งขึ้นภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลนิวซีแลนด์และรัฐบาลไทย เมื่อปี ๒๕๓๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเจ้าหน้าที่ระดับสูง ระดับกลาง และผู้นำทางธุรกิจจากประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย ไทย กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) และเริ่มดำเนินงานเป็นทางการเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๔๐ โดยมีฐานะเป็นหน่วยงานอิสระในกำกับของมหาวิทยาลัยขอนแก่น

คณะอำนวยการสถาบันฯ เรียกว่า คณะมนตรีสถาบันเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้เสนอให้ปรับสถานะของสถาบันฯ เป็นองค์การระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน และการขอรับการสนับสนุนจากแหล่งความร่วมมือต่างประเทศ รวมไปถึงการเปิดรับบุคลากรนานาชาติมาปฏิบัติงานร่วมกับสถาบันฯ ซึ่งในการนี้ได้จัดทำร่างธรรมนูญ (Charter) ที่กำหนดให้สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง เป็นองค์กรอิสระมีสถานภาพเป็นนานาชาติ มีการดำเนินงานไม่หวังผลกำไรและไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง โดยการดำเนินงานเน้นด้านการศึกษา และความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง ให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสภามন্ত্রী (Council) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๔๖ เห็นชอบร่างธรรมนูญ (Charter) ของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง และอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศเป็นผู้ลงนามในธรรมนูญดังกล่าว ร่วมกับผู้แทนระดับรัฐมนตรีของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงทั้ง ๖ ประเทศ และได้จัดพิธีประกาศจัดตั้งสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง ตามธรรมนูญใหม่เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๔๖ ณ กรุงเทพมหานคร

ในระหว่างที่ยังไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและสถาบันฯ เพื่อรับรองสถานะของสถาบันฯ เป็นองค์การระหว่างประเทศ สถาบันฯ ได้จดทะเบียนเป็นมูลนิธิไทยภายใต้ชื่อ “มูลนิธิสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง (Mekong Institute Foundation)” เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๔๖ โดยมีนายเดช บุญนาค เป็นประธานมูลนิธิฯ

\* ที่มา : สำนักความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ





คณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๔๖ ได้รับความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงสถานะสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขงจากหน่วยงานในกำกับของมหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็น “มูลนิธิสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง” และเห็นชอบให้โอนทรัพย์สินที่เป็นเงินสด พัสดุ ครุภัณฑ์ และสินทรัพย์ต่างๆ ที่มีใช้สิ่งก่อสร้างและที่ดินของสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง ให้เป็นเงินทุนประเดิมของรัฐบาลไทยเพื่อก่อตั้งมูลนิธิ

การที่สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขงมีการบริหารงานภายใต้ ธรรมนูญที่ได้รับความเห็นชอบจากประเทศสมาชิกในกลุ่มน้ำโขง แต่มูลนิธิฯ ยังอยู่ภายใต้กฎหมายไทย และมีกรรมการมูลนิธิสถาบันฯ (ที่จัดตั้งตามระเบียบข้อบังคับของสภานิติบัญญัติแห่งประเทศไทย) ควบคุมการบริหารงานอีกชั้นหนึ่ง ทำให้รัฐบาลของประเทศอื่นๆ มีความคิดว่าสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง ยังไม่เป็นอิสระด้านการบริหารอย่างเต็มที่และยังไม่สามารถแสดงบทบาทขององค์กรนานาชาติระดับภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์ ประกอบกับสถานภาพมูลนิธิภายใต้กฎหมายไทยยังมีข้อจำกัดในการขอรับการสนับสนุนจากแหล่งความร่วมมือที่สำคัญ เช่น ญี่ปุ่น สหประชาชาติ หรือธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย รวมถึงข้อจำกัดต่อการที่บุคลากรชาวต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงจะเข้ามาปฏิบัติงานที่สถาบันฯ

ด้วยเหตุนี้ การที่สถาบันฯ มีสถานภาพและการปฏิบัติงานในรูปแบบขององค์กรนานาชาติจะทำให้สามารถขยายและเพิ่มรูปแบบของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในการพัฒนาที่หลากหลายของประเทศในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการเชื่อมโยงสถาบันฯ เข้ากับกรอบความร่วมมือต่างๆ ระดับภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทในการพัฒนาและสร้างเครือข่ายของบุคลากรในอนุภูมิภาค นอกจากนี้ยังเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลไทยในการสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อการพัฒนาในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

ในการนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง รับรองสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขงเป็นองค์การระหว่างประเทศ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือเพื่อพัฒนาระหว่างประเทศ ลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง โดยได้มีการลงนามในความตกลงดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๐



ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ได้พิจารณารับรองสถาบันฯ  
กลุ่มน้ำโขง เป็นองค์การระหว่างประเทศระดับรัฐบาล (Intergovernmental Organization) โดยมีมติ ดังนี้

๑. เห็นชอบให้นำความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง เสนอ  
ขอรับความเห็นชอบต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติ  
แห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

๒. อนุมัติหลักการ ร่าง พรบ. คຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານຂອງสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง และ  
ให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติ  
บัญญัติแห่งชาติ ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา

๓. เมื่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบความตกลงฯ แล้วอนุมัติให้  
กระทรวงการต่างประเทศแจ้งสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง เพื่อให้ความตกลงมีผลบังคับ เมื่อได้มีการตรา  
พระราชบัญญัติฯ เรียบร้อยแล้ว

ในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ที่ประชุม  
ได้ให้ความเห็นชอบความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำ  
โขงในการยกระดับเป็นองค์การระหว่างประเทศระดับรัฐบาล และขณะนี้ สำนักงานคณะกรรมการ  
กฤษฎีกาอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติคຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານຂອງสถาบันความร่วมมือเพื่อ  
พัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง พ.ศ. .... เพื่อให้มีกฎหมายคຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານຂອງสถาบันความ  
ร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขงในฐานะองค์การระหว่างประเทศในประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เชิญผู้แทน สพร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปหารือ  
รายละเอียดเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติคຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານຂອງสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนา  
เศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง พ.ศ. .... ซึ่งได้มีการแก้ไขข้อความในร่าง พรบ. ดังกล่าวตามความเห็นใน  
การประชุม ซึ่งขณะนี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอร่าง พรบ. ฉบับล่าสุด ให้กระทรวง  
การต่างประเทศและ สพร. พิจารณา ทั้งนี้กระทรวงการต่างประเทศและ สพร. ได้มีหนังสือแจ้งยืนยัน  
เห็นชอบกับข้อความในร่าง พรบ. ฉบับดังกล่าวแล้ว ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอร่าง  
พรบ. ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีพิจารณา ในขณะนี้ สพร. ได้มีหนังสือถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาร่าง พรบ. ฉบับดังกล่าว

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ได้มีมติเห็นชอบร่าง  
พระราชบัญญัติคຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານຂອງสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง พ.ศ. .... ที่สำนักงาน  
คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอ และให้ส่ง



คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป ซึ่ง  
ผู้แทน สพร. ได้เข้าชี้แจงและให้ความเห็นเกี่ยวกับเหตุผล ความจำเป็นในการเสนอร่าง พรบ. และ  
ผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับต่อคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๓ ครั้ง

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๒ ได้มีมติเห็นชอบ  
ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง พ.ศ. .... ที่สำนักงาน  
คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอ และให้นำเสนอสภา  
ผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

**การสนับสนุนงบประมาณสำหรับการดำเนินงาน  
ของสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง\***



ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๔๗ คณะรัฐมนตรี ได้อนุมัติ  
ในหลักการให้กระทรวงการต่างประเทศ สนับสนุนงบประมาณแบบให้เปล่าแก่สถาบันความร่วมมือเพื่อ  
พัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง จำนวน ๑๐ ล้านบาทต่อปี เป็นระยะเวลา ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ -  
๒๕๕๐) เพื่อสนับสนุนการบริหาร งานทั่วไปและงบประมาณส่วนที่เหลือจะพิจารณาสำหรับการดำเนิน  
กิจกรรมที่ขยายใหม่ของสถาบันฯ ลุ่มน้ำโขง ทั้งนี้ให้มีการประเมินผลการดำเนินงานของสถาบันฯ ลุ่มน้ำ  
โขงด้วย และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าว ยังมีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณอีกก็ให้  
นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา อีกครั้งหนึ่ง

สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) ได้ดำเนินการประเมินผล  
การดำเนินงานของสถาบันฯ ลุ่มน้ำโขง ช่วงปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๐ ซึ่งสรุปผลในภาพรวมได้ว่า สถาบันฯ  
ลุ่มน้ำโขงเป็นกลไกทางการต่างประเทศที่สำคัญยิ่งที่รัฐบาลไทยควรให้การสนับสนุน ทั้งในลักษณะตัวเงิน  
(in cash) และความร่วมมือรูปแบบต่างๆ นอกเหนือจากตัวเงิน (in kind) ดังนั้น สพร. จึงได้เสนอให้  
คณะรัฐมนตรีพิจารณาสนับสนุนงบประมาณประจำปีให้แก่สถาบันฯ ลุ่มน้ำโขง ปีละ ๑๐ ล้านบาท เพื่อ  
สนับสนุนการดำเนินงานของสถาบันฯ ซึ่งในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ เม.ย. ๕๑  
คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้สนับสนุนงบประมาณ จำนวน ๑๐ ล้านบาท/ปี ให้แก่สถาบันฯ ลุ่มน้ำโขง เป็น  
เวลา ๓ ปี เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๒ เป็นต้นไป

ตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี ตั้งแต่ปีพุทธศักราช ๒๕๔๐ ถึงปีพุทธศักราช ๒๕๔๙ สถาบันฯ  
ลุ่มน้ำโขงได้ส่งเสริมความร่วมมือของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ  
โดยได้จัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การบริหารจัดการ การพัฒนาผู้นำ การแก้ไขปัญหา  
ความยากจนให้แก่บุคลากรระดับกลางและระดับสูง จำนวน ๒,๑๖๖ คน จากประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง  
และประเทศในภูมิภาค ด้วยการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลนิวซีแลนด์ รัฐบาลไทย รัฐบาลเยอรมัน  
รัฐบาลสวิสเซอร์แลนด์ รัฐบาลญี่ปุ่น รัฐบาลมัลดีฟส์ รัฐบาลไทย รัฐบาลเยอรมัน  
โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ สำนักงานโครงการความร่วมมือสหประชาชาติว่าด้วยการค้ามนุษย์  
ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และมูลนิธิ Rockefeller ของสหรัฐอเมริกา  
สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ

\* ที่มา : สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ

**การประเมินผลการดำเนินงานของ  
สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง  
ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๐\***

สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงได้จัดตั้งขึ้นในรูปโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและนิวซีแลนด์ ในปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ในพื้นที่ของมหาวิทยาลัยขอนแก่น มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมความร่วมมือ ฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรระดับกลาง - สูง ทั้งในภาครัฐและเอกชน จากประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ๖ ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า และจีนตอนใต้ (ยูนนาน) โดยได้มีการลงนามร่วมกันในธรรมนูญ (Charter) ของสถาบันฯ ระหว่างประเทศสมาชิก ๖ ประเทศดังกล่าว เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๔๖ ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ซึ่งในช่วงระหว่างการเปลี่ยนผ่านสถานะของสถาบันฯ ไปสู่ความเป็นองค์การระหว่างประเทศระดับภูมิภาคอย่างเป็นทางการนั้น รัฐบาลไทยผ่านสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่สถาบันฯ อย่างต่อเนื่องปีละ ๑๐ ล้านบาท ระยะเวลา ๓ ปี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๐ โดยมีเจตนาให้มีการประเมินผลการดำเนินงานของสถาบันฯ ด้วย และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว หากสถาบันฯ ยังมีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอีก สพร. ก็จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อการสนับสนุนอีกครั้งหนึ่ง

ในการนี้ สพร. จึงได้จัดให้มีการประเมินผลการดำเนินงานของสถาบันฯ ลุ่มน้ำโขง ช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๕๐ ใน ๔ มิติ คือ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล คุณภาพ และการพัฒนาองค์กร สรุปดังนี้

๑. ประสิทธิภาพ มี ๒ ประเด็นที่สำคัญ คือ การใช้ทรัพยากร และความอยู่รอดทางสถานะการเงิน ซึ่งยังต้องมีการปรับปรุงด้านรายจ่ายและการบริหารการเงินเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานเพื่อความอยู่รอดของสถาบันฯ

๒. ประสิทธิผล มี ๒ ประเด็นที่สำคัญ คือ ประเด็นผลการดำเนินงานตามที่ระบุไว้ในธรรมนูญ (Charter) ซึ่งการดำเนินกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในธรรมนูญ (Charter) ของสถาบันฯ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสถาบันฯ มีแนวคิดทางเลือก/กลยุทธ์การดำเนินการบางประเด็น

\* ที่มา: สุรชัย ศิริไกร. คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



(การเปลี่ยนแปลงกลุ่มเป้าหมาย) ที่เบี่ยงเบนไปจากที่ระบุไว้ในธรรมนูญ (Charter) ของสถาบันฯ ซึ่งหากสถาบันฯ ผู้นำโขงจะดำเนินการที่เบี่ยงเบนไปดังกล่าวก็น่าจะได้รับความเห็นชอบในหลักการจากคณะมนตรี (Council) และมีการแก้ไข/เพิ่มเติมประเด็นที่เกี่ยวข้องในธรรมนูญ (Charter Amendment) ของสถาบันฯ ผู้นำโขงเสียก่อน ส่วนที่สอง คือประเด็นด้านสถานะ ซึ่งการลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและสถาบันฯ ผู้นำโขง เพื่อรับรองสถานะสถาบันฯ เป็นองค์การระหว่างประเทศ นับว่าเป็นก้าวสำคัญยิ่งต่อประเด็นความยั่งยืนของสถาบันฯ ซึ่งจะส่งผลต่อประเด็นความเป็นเจ้าของร่วมกัน (ownership) ของประเทศสมาชิกทั้งหลาย และน่าจะทำให้การมีส่วนร่วมของประเทศสมาชิกสูงขึ้น

๓. คุณภาพ มี ๓ ประเด็นที่สำคัญ คือ คุณภาพของหลักสูตรฝึกอบรม คุณภาพของวิทยากร และคุณภาพในด้านการเรียนรู้ของผู้รับการฝึกอบรม ทั้งนี้ ผลการประเมินพบว่าโดยทั่วไปคุณภาพทั้ง ๓ ด้านของสถาบันฯ อยู่ในระดับที่มีคุณภาพดี เป็นที่น่าพอใจระดับหนึ่ง

๔. การพัฒนาองค์กร (การบริหารจัดการ) มี ๓ ประเด็นที่สำคัญที่สถาบันฯ ผู้นำโขงยังอาจสามารถพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นได้ คือ การบริหารการเงิน การบริหารเชิงสถาบัน และการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งพบว่า ประเด็นแรกนั้น ยังมีการบริหารการเงินที่ไม่ได้ประสิทธิภาพเท่าที่ควรในเรื่องการบริหารเงินฝากธนาคาร การขาดระบบการควบคุมรายจ่ายที่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร และต้นทุนการจัดหลักสูตรของสถาบันฯ อยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูงกว่าสถาบันอื่น ประเด็นที่สองในด้านการบริหารเชิงสถาบัน พบว่าลักษณะโครงสร้างที่มีกลไกบริหารถึง ๒ ระดับ แต่ขาดการเชื่อมโยงในเชิงอำนาจรองรับความเชื่อมโยงระหว่างคณะผู้บริหารในระดับนโยบายกับสถาบันฯ อาจนำไปสู่การขาดประสิทธิภาพ ของการติดตามการดำเนินงานตามนโยบายของสถาบันฯ อย่างต่อเนื่องในที่สุด และประเด็นที่สามในด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ พบว่า สถาบันฯ ยังไม่มีแผนการพัฒนาบุคลากรของสถาบันฯ ที่ชัดเจน

สรุปผลการวิเคราะห์การประเมินในภาพรวมเห็นว่า สถาบันฯ ผู้นำโขง เป็นกลไกทางการต่างประเทศที่สำคัญยิ่งที่รัฐบาลไทยควรให้การสนับสนุน ทั้งในลักษณะตัวเงิน (in cash) และความร่วมมือรูปแบบต่างๆ นอกเหนือจากตัวเงิน (in kind) ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

๑. สถาบันฯ ผู้นำโขงเป็นกลไกทางการเดียวของ GMS ทำหน้าที่ฝึกอบรมทรัพยากรมนุษย์ของประเทศสมาชิกในอันที่จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการพัฒนาสังคมที่ยั่งยืน ตลอดจนลดความยากจนในอนุภูมิภาคนี้ นอกจากนี้ ในทางทฤษฎีบูรณาการภูมิภาค การสร้างความไว้วางใจระหว่างข้าราชการระดับสูงและระดับกลางของประเทศสมาชิกจะทำให้การบูรณาการ และความร่วมมือระหว่าง

ประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการบูรณาการของประเทศสมาชิกอาเซียน

๒. การที่สถาบันฯ กลุ่มน้ำโขงได้รับการรับรองสถานะเป็นองค์กรระหว่างประเทศแล้วนั้น ย่อมส่งผลดีต่อการสร้างความสำนึกในความเป็นเจ้าของสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขงของเหล่าประเทศสมาชิกทั้ง ๖ ประเทศ

๓. ปัญหาการบริหารสถาบันฯ ที่เกิดขึ้นในระยะเวลาที่ผ่านมา มีเหตุผลที่เข้าใจได้ และสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นภายใต้ผู้บริหารสถาบันฯ ที่เข้มแข็งและมีประสบการณ์การทำงานคนใหม่

๔. เมื่อมีการปรับปรุงจุดอ่อนต่างๆ ให้หมดไปและเสริมสร้างจุดแข็งของสถาบันฯ ให้มีมากขึ้น สถาบันฯ จะสามารถเติบโตเป็นสถาบันการฝึกอบรม เป็นแหล่งการเรียนรู้ เป็นคลังข้อมูล และเป็นศูนย์วิจัยของอนุภูมิภาคได้ในอนาคต

๕. ประเทศไทยและนิวซีแลนด์ควรร่วมกันสนับสนุนสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขงซึ่งตั้งขึ้นโดยข้อตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศทั้งสองต่อไป เพื่อแสดงว่าประเทศไทยมีนโยบายและความตั้งใจที่จะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนเพื่อลดความยากจนและสร้างความไว้วางใจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคนี้

อย่างไรก็ตาม คณะประเมินผลเห็นว่า สถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง และแหล่งผู้ให้ความช่วยเหลือ เช่น สพร. NZAID และ ADB เป็นต้น ยังสามารถจะร่วมมือกันปรับปรุงเพื่อให้สถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง มีพัฒนาการที่ดีและเข้มแข็งยิ่งขึ้นได้ในหลายประเด็น ดังต่อไปนี้

#### ๑. สำหรับสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มน้ำโขง

๑.๑ การสร้างเสริมจุดแข็ง/จุดขายของสถาบันฯ

๑.๒ การสร้างสมรรถนะของ Learning Resource Center ให้เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนการเรียนรู้ระหว่างประเทศและระดับภูมิภาคอย่างแท้จริง

๑.๓ การขยายและการส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์

๑.๔ การขยายเครือข่ายความร่วมมือทางวิชาการระดับภูมิภาค (Expanding Network)

๑.๕ การใช้ประโยชน์จากหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ ให้มากยิ่งขึ้น

๑.๖ การสร้างความเข้มแข็งในการวิจัยและพัฒนาของสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง (Research and Development)

๑.๗ การมีแผนปฏิบัติการประจำปี โดยมีภาระระบุเป้าหมาย แผนการดำเนินงานและตัวชี้วัด (indicators) ที่ชัดเจน

๒. สำหรับสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.)

๒.๑ ความมีประสิทธิภาพของการให้ความช่วยเหลือของแหล่งผู้ให้ (Aid Effectiveness) สพร. ควรจะมีบทบาทช่วยเหลือสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง เกี่ยวกับประเด็นการหารือและทำความเข้าใจถึงจุดยืนของแหล่งผู้ให้กับสถาบันฯ ได้มากกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดของการให้ความช่วยเหลือ รวมถึงพิจารณาถึงการให้ความช่วยเหลือที่สอดคล้องกับทั้งนโยบายของแหล่งผู้ให้และเป็นไปตามเป้าหมายที่ระบุในธรรมนูญของสถาบันฯ

๒.๒ การติดตามประเมินผลการดำเนินงาน สพร. ในฐานะแหล่งผู้ให้หลักที่สำคัญของสถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง น่าจะมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ

๓. สำหรับแหล่งผู้ให้หลักอื่น เช่น The New Zealand Agency for International Development

: NZAID/Asian Development Bank : ADB

- ความมีประสิทธิภาพของการให้ความช่วยเหลือของแหล่งผู้ให้ (Aid Effectiveness)

เป็นประเด็นคล้ายคลึงกับที่กล่าวข้างต้นสำหรับกรณี สพร.

สถาบันฯ กลุ่มน้ำโขง เป็นสถาบันที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง และมีประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจและความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิก ตลอดจนช่วยสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทย ดังนั้น ประเทศไทยโดยกระทรวงการต่างประเทศ ควรให้การสนับสนุนด้านการเงินต่อสถาบันฯ ต่อไป รวมทั้งทำหน้าที่กำกับดูแลให้สถาบันฯ พัฒนาไปตามวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ระบุไว้ในธรรมนูญของสถาบันฯ



## เส้นทางเศรษฐกิจและโอกาสในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง\*

ภูมิภาคอินโดจีนถือเป็นภูมิภาคหนึ่งที่มีโอกาสและศักยภาพในการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูง เนื่องจากมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ที่ผ่านมามีประเทศในภูมิภาคอินโดจีนยังขาดความร่วมมือกันในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน สะพาน รางรถไฟ เป็นต้น รวมทั้งในด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่จะสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีการพัฒนากรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) เพื่อส่งเสริมและสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ การค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และการท่องเที่ยว จากความสำคัญดังกล่าว จึงเห็นเป็นโอกาสอันดีในการนำเสนอความคืบหน้าของการดำเนินงาน รวมทั้งประโยชน์ของไทยที่จะได้รับจากการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจสายนี้ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS

### ความคืบหน้าในการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS นี้ เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2535 เป็นความร่วมมือกันระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน) โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุน ซึ่งความร่วมมือในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ส่งเสริมให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก

ADB ได้กำหนดให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS จำนวน 10 เส้นทาง โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และ ระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ถึงความคืบหน้าของการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ที่มีความสำคัญกับไทย ดังนี้

\* ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

## 1. โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ

### 1.1 การพัฒนาเส้นทางตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เชื่อมโยง จีน-ลาว-พม่า-ไทย

#### ▪ เส้นทางหมายเลข 3A (Route No.3A: R3A) เชื่อมโยง จีน-ลาว-ไทย

เส้นทาง R3A หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า คุณ-มั่ง กงลู่ เป็นเส้นทางหนึ่งในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ซึ่งเชื่อมโยงจีนตอนใต้ที่เมืองคุนหมิง ผ่านลาวและไปจนถึงไทยที่กรุงเทพฯ เป็นระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร โดยจะผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ คุนหมิง-ยฺวี่-หยวนเจียง-โมเฮย-ซีเมา-เฉียวเมิงหยาง-ป๋อห่าน (จีน) - ป๋อเต๋น-ห้วยทราย (ลาว) - เชียงของ-เชียงราย-ตาก-กรุงเทพฯ (ไทย) มีจุดข้ามแดน 2 จุด ได้แก่ ป๋อห่าน (จีน) - ป๋อเต๋น (ลาว) และ ห้วยทราย (ลาว) - เชียงของ (ไทย)

ปัจจุบันเส้นทาง R3A ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางช่วงห้วยทราย-ป๋อเต๋น

โดยรัฐบาลไทยได้เข้าไปช่วยพัฒนาในเส้นทางนี้ เช่น เส้นทางเชียงของ-หลวงน้ำทา-เชียงรุ่ง-คุนหมิง ไทย จีน และ ADB ได้ให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างเส้นทางในส่วนของลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง โดยไทยให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรนด้วยวงเงิน 1,385 ล้านบาท ก่อสร้างเสร็จในปี 2548 ไทยและจีนร่วมกันก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เส้นทางเชียงของ-ห้วยทราย โดยมีวงเงินก่อสร้างประมาณ 1,000 ล้านบาท จะเริ่มก่อสร้างในปี 2552 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2554 เป็นต้น

#### ▪ เส้นทางหมายเลข 3B (Route No.3B: R3B) เชื่อมโยง จีน-พม่า-ไทย

เส้นทาง R3B ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 โดยเริ่มต้นที่แม่สาย ผ่านด่านชายแดนพม่าที่ท่าขี้เหล็ก และผ่านแดนจีนที่ต้าลี่ จากนั้นจะไปรวมกับเส้นทาง R3A ที่เชียงรุ่งและไปจบที่คุนหมิง รวมระยะทางจากแม่สายถึงเชียงรุ่งประมาณ 380 กิโลเมตร โดยรัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาเส้นทางนี้ โดยการสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 แบบให้เปล่า ด้วยวงเงิน 38 ล้านบาท ซึ่งเปิดใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3B ไม่ได้รับความสนใจมากนักจากนักธุรกิจและผู้เดินทาง เนื่องจากช่วงเส้นทางที่ผ่านพม่ามักมีปัญหาด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งยังมีปัญหาด้านทุนค่าขนส่งทั้งในระบบและนอกระบบจากด่านตรวจที่มีมากกว่า 10 ด่าน

## 1.2 การพัฒนาเส้นทางตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยง พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

เส้นทางหมายเลข 9 (Route No.9: R9) เป็นเส้นทางเศรษฐกิจบนแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกของเวียดนาม ผ่านลาวและข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปจบลงที่พม่า ซึ่งเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน มีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร โดยผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ ดานัง-ดองฮา-เว้-ลาวบาว (เวียดนาม) - แดนสะหวัน- สะหวันนะเขต (ลาว) - มุกดาหาร-กาฬสินธุ์-ขอนแก่น-พิษณุโลก-แม่สอด (ไทย) - เมียวดี-เมาะละเหม่ง (พม่า) มีจุดข้ามแดน 3 จุด ได้แก่ ลาวบาว (เวียดนาม) - แดนสะหวัน (ลาว) สะหวันนะเขต (ลาว) - มุกดาหาร (ไทย) และ แม่สอด (ไทย) - เมียวดี (พม่า)

- ฝั่งตะวันออก: มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้-ดานัง

เส้นทาง R9 ฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ดังนั้น การพัฒนาจึงเป็นเพียงทำการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เช่น ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทาง R9 ช่วงสะหวันนะเขต-เมืองพิน-แดนสะหวัน และช่วงลาวบาว-ดองฮา-อุโมงค์ไโฮวัน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันก็ได้มีการดำเนินการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านเส้นทางนี้

- ฝั่งตะวันตก: แม่สอด-เมาะละเหม่ง

ไทยจะให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-ท่าตอน ระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร โดยจะสร้างถนนให้เปล่าในช่วง 18 กิโลเมตรแรก และให้กู้ในส่วนที่เหลือ อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้ยังต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงอีกมาก โดยเฉพาะเส้นทางในช่วงพม่าที่ยังไม่มีความชัดเจนมากนัก

## 2. กฎระเบียบและพิธีการต่างๆ ที่สนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ

### 2.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA)

เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลงแล้ว และได้มีการประกาศการมีผลบังคับใช้ของความตกลง (ส่วนกรอบความตกลง) เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 และตั้งแต่ต้นปี 2546 ประเทศสมาชิกได้เจรจาในรายละเอียดของส่วนภาคผนวกแนบท้ายความตกลง (Annex) 16 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ ทั้งนี้ ไทยได้กำหนดจุดผ่านแดนน้ำร่องที่จะบังคับใช้ GMS CBTA เป็น 2 ระยะ โดยระยะแรก ได้แก่ มุกดาหาร/อรัญประเทศ/แม่สาย/แม่สอด และระยะที่สอง ได้แก่ หนองคาย/เชียงของ/ช่องเม็ก/ตราด ในส่วนของด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ได้มีการทำบันทึกความเข้าใจในการใช้ GMS CBTA ระหว่างไทย-ลาว ส่วนในด้านอรัญประเทศ-ปอยเปต แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าซี้เหล็ก เป็น

เพียงการทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (MOU on Exchange of Traffic Right)

## 2.2 ความร่วมมือในการเดินทางระหว่างประเทศเพื่อการท่องเที่ยว

โครงการจัดทำแผนการตลาดท่องเที่ยว Six Countries One Destination โดยมีองค์การเพื่อความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในลุ่มแม่น้ำโขง (Agency for Coordinating Mekong Tourism Activities: AMTA) เป็นศูนย์ประสานงานหลักเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศในรูปแบบของ Package Tour โดยจะเน้นตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนวหลัก ตลอดจนการศึกษา GMS Visa เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวจากนอกอนุภูมิภาค สำหรับนักท่องเที่ยวไทยและประเทศในกลุ่ม GMS สามารถเดินทางข้ามระหว่างกันโดยไม่ต้องขอวีซ่า ยกเว้นพม่า กัมพูชา และจีน

### ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากเส้นทางเศรษฐกิจ GMS

การประชุมความร่วมมือ GMS ระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 14 เห็นชอบให้กำหนดแนวการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจเพิ่มเติมจากเดิมที่มีเพียง 3 เส้นทาง มาเป็น 9 เส้นทาง ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาและเชื่อมโยงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค GMS อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แนวพื้นที่เศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงสุดในขณะนี้ยังคงเป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และ R9 ที่ถือว่ามีคุณสมบัติและพร้อมใช้งานมากที่สุด ซึ่งทั้งสองเส้นทางถือเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญและจะสร้างประโยชน์ให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก

แนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใหม่ใน GMS

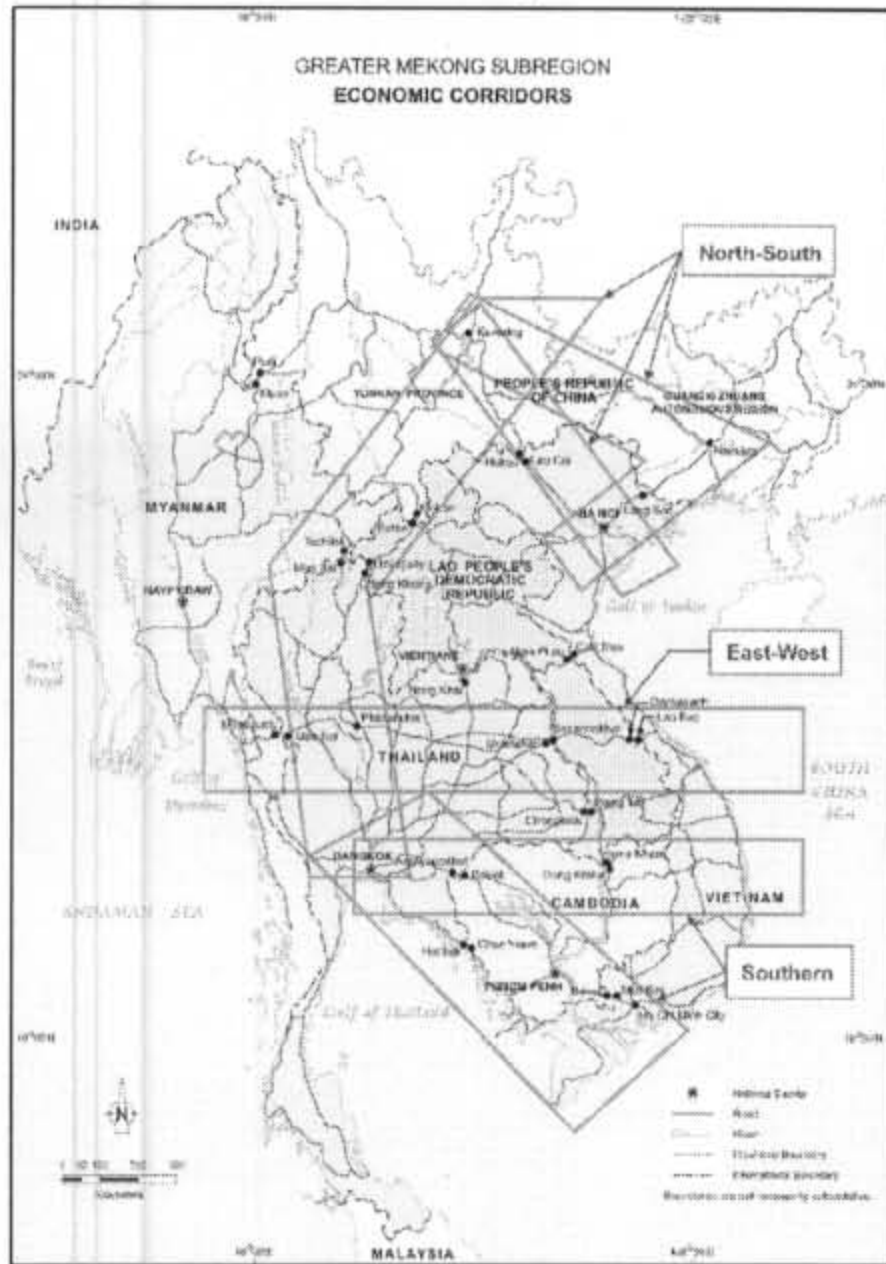
เส้นทางที่	แนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)	เชื่อมโยงระหว่างเมือง
1	เหนือ-ใต้ (North-South)	คุนหมิง-กรุงเทพฯ
2	ตะวันออก (Eastern)	คุนหมิง-โฮจิมินห์
3	ตะวันออก-ตะวันตก (East-West)	เกาะสมุย-เวียงจันทน์
4	ใต้ (Southern)	ทวาย-วินไฮนัง
5	ชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal)	กรุงเทพฯ-นามคาน
6	กลาง (Central)	คุนหมิง-สีหนุวิลล์/สัตหีบ
7	เหนือ (Northern)	ฝางเจิง-ตามู
8	ตะวันตก (Western)	ตามู-เกาะสมุย
9	ตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern)	หนานหนิง-กรุงเทพฯ/แหลมฉบัง

ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของ ADB

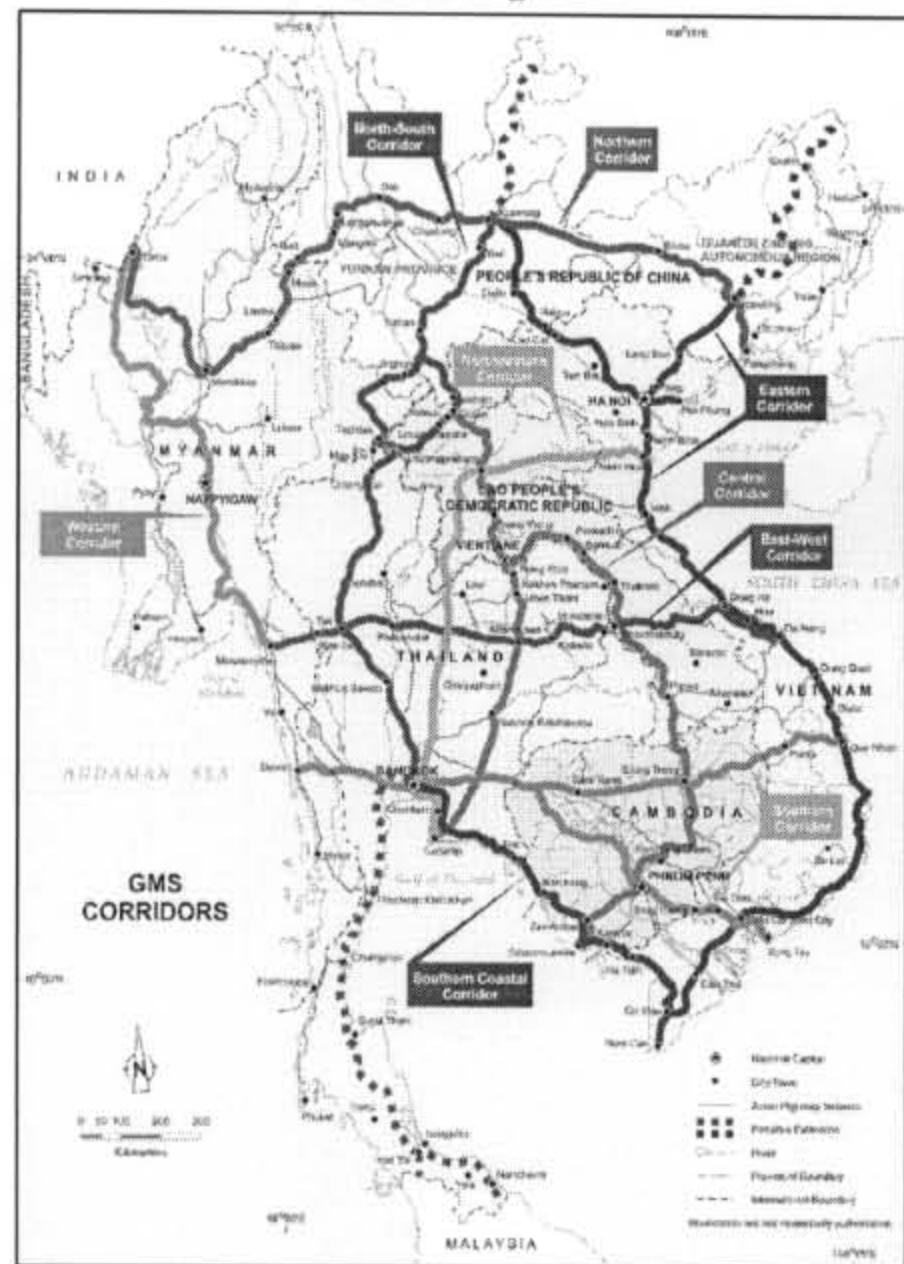


## การเปรียบเทียบแนวระเบียงเศรษฐกิจเดิมกับแนวระเบียงเศรษฐกิจใหม่ใน GMS

## ระเบียงเศรษฐกิจเดิม



## ระเบียงเศรษฐกิจใหม่



ที่มา: ADB

วิเคราะห์ถึงประโยชน์ที่ไทยจะได้รับในระยะสั้นและระยะกลางจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ R3A และ R9 ดังนี้

- การค้าระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศ GMS นับว่ามีบทบาทสำคัญมากขึ้น โดยในปี 2550 มีมูลค่าสูงถึง 766,602 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าการค้าดังกล่าวมาจากทั้งรูปแบบการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดน/ผ่านแดน โดยเฉพาะการค้าชายแดน/ผ่านแดนนับว่าเริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้นจากในอดีต ที่เคยเป็นเพียงการค้าชายแดนแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดน จนพัฒนามาเป็นการค้าในรูปแบบของธุรกิจมากขึ้น สาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งมาจากการที่ไทยมีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำ รวมทั้งตลาดประเทศเพื่อนบ้านยังเป็นแหล่งระบายสินค้าภายในประเทศของไทยได้เป็นอย่างดี ตลอดจนเป็นช่องทางในการจัดหาวัตถุดิบราคาถูกเพื่อป้อนโรงงานผลิตสินค้าภายในประเทศ

ทั้งนี้ ในอนาคตหลังการเปิดใช้เส้นทางเศรษฐกิจ GMS อย่างเต็มรูปแบบ คาดว่าจะทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและมูลค่าการค้าชายแดน/ผ่านแดนเติบโตมากขึ้นไปอีก โดยเฉพาะ



เส้นทาง R3A และ R9 ที่เชื่อมโยงไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอินโดจีน จะทำให้ได้รับความสะดวกสบาย ในการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ประหยัดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้น โดยเส้นทาง R3A ซึ่ง เชื่อมต่อจีน-ลาว-ไทย เริ่มต้นที่คุนหมิงและมาจบลงที่กรุงเทพฯ จะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและ การค้าชายแดน/ผ่านแดนทั้งเมืองต้นทาง ระหว่างทาง และปลายทาง ทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถส่ง สินค้าไปขายยังลาวและจีนผ่านทางเส้นทางดังกล่าว โดยเฉพาะเมืองคุนหมิงที่ถือเป็นเมืองเศรษฐกิจและ ตลาดที่สำคัญของจีน ถือเป็นโอกาสดีที่จะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายตลาดไปสู่จีนตอนใต้ ได้มากขึ้น ส่วนอีกเส้นทางหนึ่งที่ไทยจะได้รับประโยชน์อย่างมาก คือ เส้นทาง R9 ที่เชื่อมโยงเวียดนาม- ลาว-ไทย-พม่า มีระยะทางกว่า 1,450 กิโลเมตร ซึ่งหากเส้นทางนี้พัฒนาเชื่อมโยงทั้งในด้านกายภาพและ กฎระเบียบต่างๆ อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ก็คาดว่าจะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ทั้งภายในอนุ ภูมิภาค GMS และประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ เส้นทาง R9 ยังช่วยเพิ่มโอกาสและทางเลือกในการขนส่งสินค้า ไปภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง เนื่องจากสามารถเลือกขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R9 เพื่อส่งต่อไปท่าเรือดานัง ของเวียดนาม และส่งต่อไปยังประเทศปลายทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง จากเดิมที่ต้องส่งผ่านท่าเรือ แหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น ซึ่งท่าเรือดานังมีระยะทางใกล้กับประเทศในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกมากกว่าท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพฯ แต่การขนส่งผ่านเส้นทางนี้ก็อาจมีข้อเสีย เช่น ต้องส่งสินค้าผ่านถึง 3 ประเทศ แทนที่จะขนส่งขึ้นเรือจากท่าเรือในไทยได้ทันที เป็นต้น

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดน/ผ่านแดนของไทยกับกลุ่มประเทศ GMS

หน่วย: ล้านบาท	2547		2548		2549		2550	
	ระหว่าง ประเทศ	ชายแดน/ ผ่านแดน	ระหว่าง ประเทศ	ชายแดน/ ผ่านแดน	ระหว่าง ประเทศ	ชายแดน/ ผ่านแดน	ระหว่าง ประเทศ	ชายแดน/ ผ่านแดน
ไทย-จีน	615,318	3,353	816,322	5,269	967,502	5,279	1,075,347	6,158
ไทย-ลาว	27,993	28,805	40,091	38,548	57,583	47,724	61,504	63,367
ไทย-พม่า	78,845	67,668	100,296	88,293	117,557	104,313	113,095	108,255
ไทย-กัมพูชา	30,202	23,530	38,071	31,128	48,326	36,027	48,406	37,354
ไทย-เวียดนาม	93,059	n.a.	130,712	390	151,396	1,092	169,511	1,232
ไทย-GMS	845,418	123,356	1,125,492	163,627	1,342,364	194,436	1,467,864	216,367

ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์

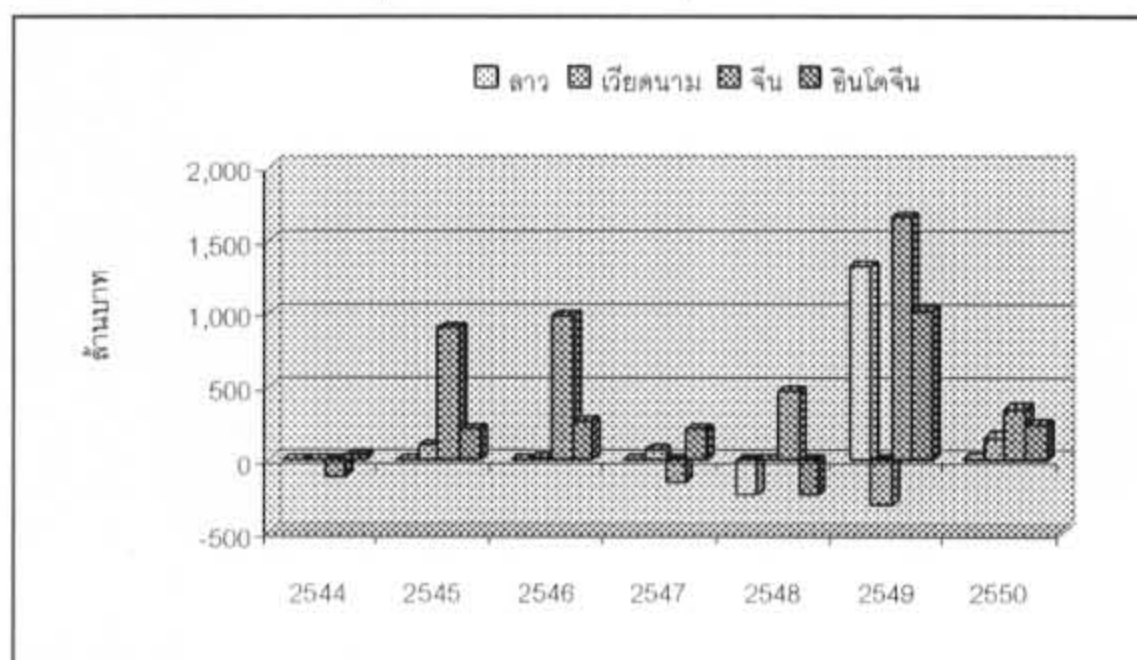
#### ▪ การลงทุน

ที่ผ่านมา การลงทุนระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอินโดจีนเริ่มมีการเติบโตมากขึ้น โดยเฉพาะนัก ลงทุนไทยและจีนที่ได้ให้ความสำคัญในการไปลงทุนในลาว กัมพูชา เวียดนาม และพม่า มากขึ้น เนื่องจาก มองว่าประเทศเหล่านี้มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร แต่ยังมีขาดการลงทุนและการพัฒนาทั้งด้าน โครงสร้างพื้นฐานและด้านธุรกิจ รวมทั้งเป็นตลาดที่เริ่มเติบโต จึงมีความต้องการสูง แต่ยังมีขาดอุปทานที่จะ บ้อนสินค้าและบริการเข้าสู่ตลาด ไทยและจีนเป็นสองประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการลงทุนมาก ที่สุดในภูมิภาคอินโดจีน จึงเริ่มให้ความสำคัญและสนใจไปลงทุนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การลงทุนยังคงมี

อุปสรรคจากการขาดการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ รวมทั้งขาดการส่งเสริม สนับสนุน และอำนวยความสะดวกในการลงทุนระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ หากเส้นทางเศรษฐกิจทั้ง R3A และ R9 ได้เปิดใช้ดำเนินการอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งกฎระเบียบที่สนับสนุนการลงทุนระหว่างประเทศได้มีการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม คาดว่า จะช่วยส่งเสริมให้นักลงทุนไทยสามารถไปลงทุนทำธุรกิจในกลุ่มประเทศ GMS ได้มากขึ้น โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน จะเห็นได้จากเส้นทาง R9 ที่เชื่อมต่อไทยไปสู่ลาวตอนใต้ รัฐบาลลาวได้เล็งเห็นความสำคัญของการลงทุนจากต่างประเทศ จึงกำหนดให้แขวงสะหวันนะเขตเป็น 1 ใน 4 แขวงที่เจ้าแขวงมีอำนาจในการอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในโครงการที่รัฐบาลส่งเสริม เช่น การก่อสร้าง การขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น โดยไม่ต้องขอความเห็นชอบจากรัฐบาลกลาง ส่วนในประเทศเวียดนามได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวเพื่อส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน โดยเริ่มมีนักลงทุนไทยให้ความสนใจไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวในอุตสาหกรรมเครื่องดื่มและชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งนี้ เส้นทาง R9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่ง นอกจากนี้ ในส่วนของไทยก็ได้มีโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมุกดาหาร เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรที่จะส่งไปค้าขายกับประเทศลาว เวียดนาม และกัมพูชา ซึ่งถือเป็นโอกาสที่ดีของนักลงทุนไทยที่จะได้ขยายตลาดและการลงทุน

การลงทุนโดยตรงของไทยกับกลุ่มประเทศ GMS



ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของ CEIC

เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรมในเส้นทาง R9

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตนิคมอุตสาหกรรม	ประเทศ
เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน	พม่า
เขตนิคมอุตสาหกรรมเมาะละหม่าง	พม่า
เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี	พม่า
เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน	ลาว

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตนิคมอุตสาหกรรม	ประเทศ
เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน	ลาว
เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว	เวียดนาม

ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

### ▪ การท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในภูมิภาคอินโดจีนกำลังเป็นที่นิยมมากขึ้น ทั้งในกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศ เนื่องจากภูมิภาคอินโดจีนมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายในด้านทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายด้านวัฒนธรรม ทำให้สามารถท่องเที่ยวได้ทั้งในเชิงนิเวศ (Eco-Tourism) และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Cultural Tourism) ภูมิภาคอินโดจีนจึงกลายเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สำคัญของเอเชีย อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีการเดินทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอินโดจีนยังคงประสบปัญหาและไม่สะดวกสบายมากนัก เนื่องจากยังคงต้องพึ่งพาการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นหลัก ขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ข้ามชายแดนภายในภูมิภาคอินโดจีนยังไม่สะดวก ทั้งในด้านเอกสารพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่ต้องมีการขอวีซ่าในบางประเทศ เช่น พม่า กัมพูชา เป็นต้น ส่วนการค้าและการใช้วีซ่าร่วมกันระหว่างกลุ่มประเทศ GMS ยังคงอยู่ในขั้นตอนการศึกษา รวมทั้งยังประสบปัญหาความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน สถานีบริการน้ำมัน ที่พักนักท่องเที่ยว เป็นต้น

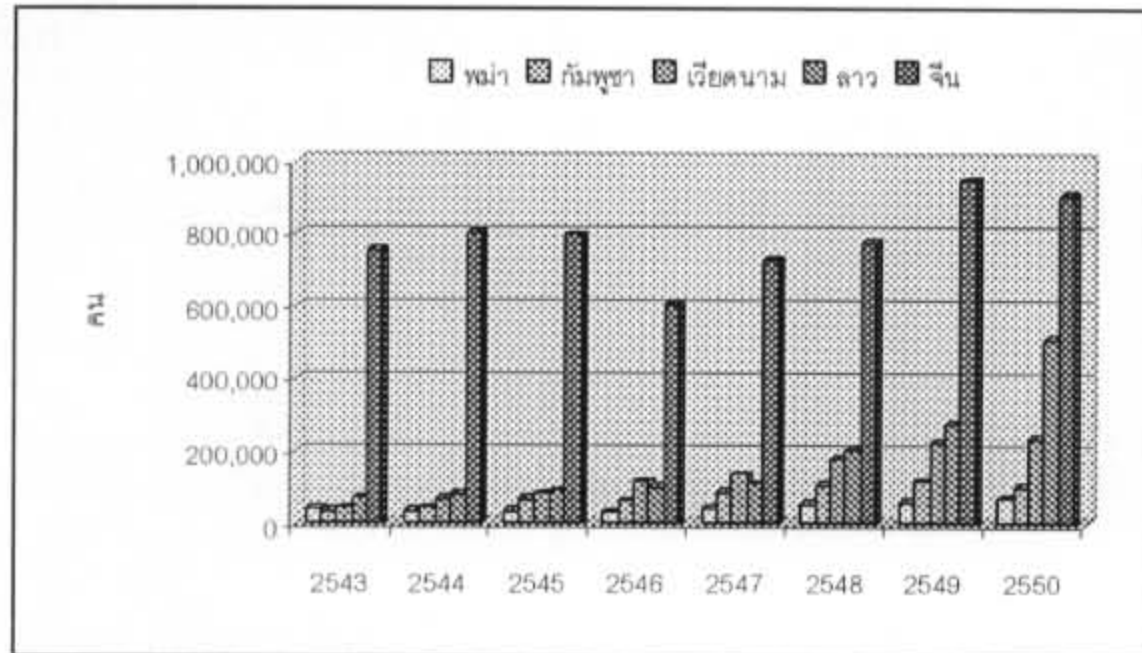
หากเส้นทางเศรษฐกิจ GMS มีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบการข้ามประเทศอย่างสมบูรณ์ คาดว่าจะทำให้การท่องเที่ยวในภูมิภาคอินโดจีนเติบโตไปกว่าเดิมอย่างมาก โดยเฉพาะการเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางเศรษฐกิจ R3A และ R9 เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะสร้างความสะดวกสบายและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ GMS ได้มากขึ้น ส่งผลดีต่อธุรกิจการท่องเที่ยวทั้งแบบ Out-Bound และ In-Bound โดยในเส้นทาง R3A นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางออกจากประเทศไทยได้ที่ด่านเชียงของ ข้ามเข้าสู่ประเทศลาวที่ด่านห้วยทราย ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเลือกท่องเที่ยวในส่วนของลาวเหนือและเดินทางต่อไปยังกรุงเวียงจันทน์ได้ หรือจะเดินทางต่อไปยังเมืองคุนหมิง ซึ่งถือเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของจีนตอนใต้ และสามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังเมืองอื่นๆ ที่ใกล้เคียงได้ เช่น เมืองด้าหลี่ เมืองลี่เจียง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้อาจไม่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยวบางคน เนื่องจากเส้นทางนี้จะต้องผ่านภูเขาในหลายช่วง ส่วนเส้นทาง R9 ถือว่ากำลังอยู่ในกระแสการท่องเที่ยวที่สำคัญ เนื่องจากเป็นเส้นทางทางบกที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางจากไทยไปสู่เวียดนามกลางได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากมุกดาหาร ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เข้าสู่สะหวันนะเขตของลาว ผ่านด่านแดนสะหวันเข้าสู่เวียดนามได้ที่ด่านลาวบาว และเดินทางต่อไปสู่เมืองดานังได้ ซึ่งเวียดนามกลางถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เนื่องจากมีเมืองมรดกโลกและเมืองเก่าแก่อยู่เป็นจำนวนมาก เช่น เมืองเว้ ฮอยอัน เป็นต้น ส่วนการท่องเที่ยวในประเทศลาว นักท่องเที่ยวก็สามารถเดินทางท่องเที่ยวลาวได้จากสะหวันนะเขตมุ่งไปสู่จำปาสักได้ ถือเป็นโอกาสสำคัญของผู้ประกอบการท่องเที่ยวแบบ Out-bound ซึ่งไม่เพียงแต่นักท่องเที่ยวไทย





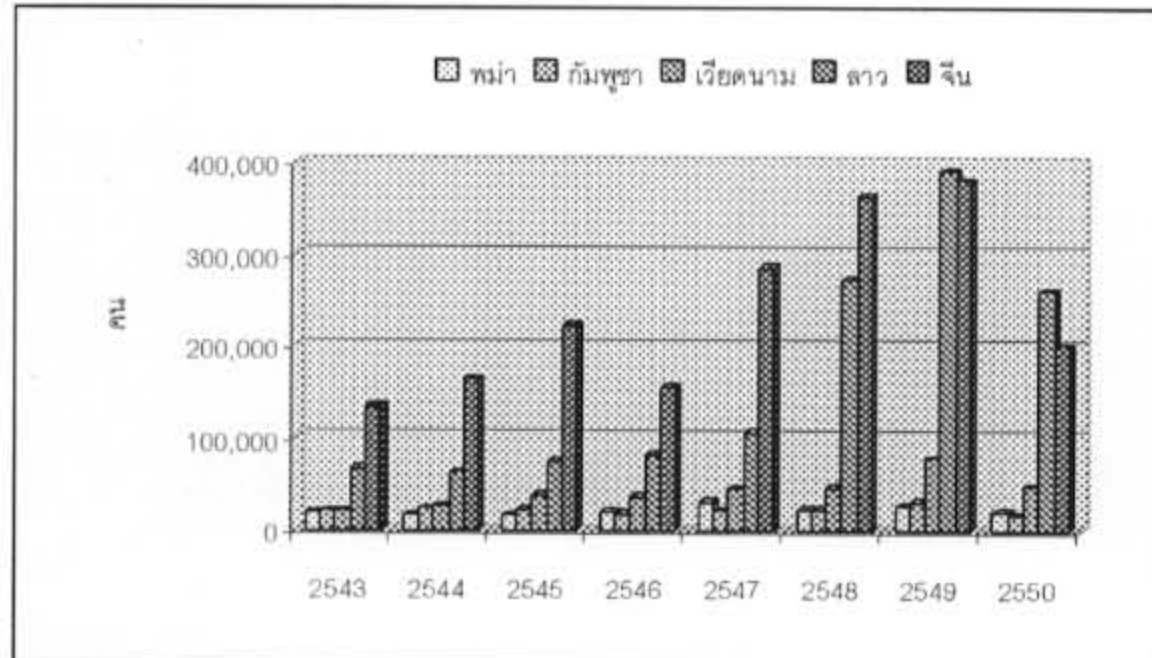
เท่านั้นที่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ แต่นักท่องเที่ยวต่างประเทศก็สามารถใช้ไทยเป็นศูนย์กลางในการเดินทางไปท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค GMS ได้ เนื่องจากไทยมีความพร้อมกว่าประเทศเพื่อนบ้านในหลายๆ ด้าน เช่น ระบบขนส่ง ที่พัก ศูนย์บริการข้อมูล เป็นต้น ทำให้นักท่องเที่ยวต่างประเทศน่าจะใช้ไทยเป็นจุดเริ่มต้นในการเตรียมตัวและเดินทางต่อไปยังประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคนี้ นอกจากนี้ เส้นทาง R9 ยังช่วยให้นักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านสามารถเดินทางเข้าสู่ไทยได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น

จำนวนนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ GMS ที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย



ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของ CEIC

จำนวนนักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางไปกลุ่มประเทศ GMS



หมายเหตุ: ปี 2550 เป็นข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม-มิถุนายนเท่านั้น

ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของ CEIC

▪ **โลจิสติกส์**

ที่ผ่านมาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS ยังคงไม่สมบูรณ์มากนัก เนื่องจากยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในหลายด้าน เช่น ถนน สะพาน เป็นต้น โดยเฉพาะในเส้นทาง R9 ด้านตะวันตกในฝั่งของพม่าที่ยังคงมีอุปสรรคในการพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางอยู่อีกมาก รวมทั้งการพัฒนาความร่วมมือตามข้อตกลง GMS CBTA ซึ่งในปัจจุบันข้อตกลงนี้ยังไม่มีผลบังคับใช้มาก



นัก โดยในส่วนของไทยได้มีการทดลองใช้จุดผ่านแดนนำร่องที่มุกดาหาร-สะพานนะเขต ซึ่งยังคงต้องนำข้อตกลงดังกล่าวไปบังคับใช้ไปอีกหลายจุดผ่านแดน เพื่อให้ระบบการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ทั้งนี้ หากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS มีความเชื่อมโยงโดยสมบูรณ์ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ คาดว่าจะทำให้ระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และ R9 ที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อระบบโครงข่ายโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก โดยในเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมต่อจีน-ลาว-ไทย จะเป็นการช่วยสนับสนุนให้การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่จะสามารถขนส่งและกระจายสินค้าไปยังลาวและจีนตอนใต้ได้มากขึ้น จากเดิมที่ต้องขนส่งผ่านแม่น้ำโขงขึ้นไป ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับสินค้าบางประเภทและต้องใช้เวลาในการขนส่งและกระจายสินค้านานกว่าการขนส่งทางบก สำหรับเส้นทาง R9 ถือเป็นเส้นทางสำคัญในแนวตะวันออก-ตะวันตก เนื่องจากเส้นทางนี้จะเพิ่มทางเลือกให้กับระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS โดยตามแผนการจะช่วยเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งจากทะเลอันดามันไปสู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งจะช่วยประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย จากเดิมที่เรือขนส่งสินค้าต้องอ้อมผ่านคาบสมุทรมลายูใช้เวลาถึง 4-5 วัน แต่หากใช้เส้นทาง R9 ผ่านเกาะละแหม่งไปจนถึงดานังจะใช้เวลาประมาณ 2 วันเท่านั้น ทำให้เส้นทาง R9 กลายเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) ที่สำคัญแห่งหนึ่ง รวมทั้งไทยยังอาจได้รับโอกาสในอนาคตจากเส้นทาง R9 ในการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น บังคลาเทศ อินเดีย ศรีลังกา เป็นต้น นอกจากนี้ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะเป็นโอกาสที่ดีแล้ว ในส่วนของกฎระเบียบและพิธีการระหว่างประเทศ ก็มีความตกลง GMS CBTA ที่จะช่วยให้การเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าสะดวกมากขึ้น เช่น การตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียว การลดขั้นตอนการตรวจสินค้าลง การประสานงานด้านเวลาปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน การจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (Single Window Inspection/Single Stop Inspection) การยอมรับใบอนุญาตการขับรถของแต่ละประเทศ เป็นต้น ซึ่งหากการพัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นจะส่งผลดีต่อธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยที่มีโอกาสในการขยายตลาดไปสู่กลุ่มประเทศ GMS มากขึ้น ทั้งในเส้นทาง R3A และ R9 นอกจากนี้ เส้นทาง R3A และ R9 ยังมีจุดเชื่อมต่อกันที่พินธุโลกและขอนแก่น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการไทยในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบทั้งภายในอนุภูมิภาคและกับประเทศอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3A และ R9 ถือเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS ซึ่งการเลือกให้เส้นทางขนส่งของผู้ประกอบการจำเป็นต้องพิจารณาจากหลายปัจจัย เช่น ต้นทุนการขนส่ง ระยะเวลา การควบคุมและติดตามสินค้า การลงทุนเพิ่มเติม อุปสรรคต่างๆ เป็นต้น ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A และ R9 อาจมีความเหมาะสมและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสำหรับสินค้าบางประเภทและอาจไม่เหมาะสมสำหรับสินค้าบางประเภทเช่นกัน ดังนั้น สิ่งที่สำคัญสำหรับการ



เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค คือ การเชื่อมโยงทุกระบบอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ไม่ว่าจะเป็น ระบบราง ถนน เรือ แม่น้ำ และอากาศ จะต้องมีการพัฒนาให้มีความพร้อมและเชื่อมโยงกันอย่าง สมบูรณ์ จึงจะเกิดประโยชน์สูงสุด

เปรียบเทียบระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางภายในอนุภูมิภาค GMS

เส้นทาง	ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยประมาณ <sup>1</sup> (ชั่วโมง)		
	อดีต (ปี 2543)	ปัจจุบัน	อนาคต <sup>2</sup>
กรุงเทพฯ-คุนหมิง			
- R3A	78	51	30
- R3B	77	46	30
- แม่น้ำโขง	128	88	70
กรุงเทพฯ-ดานัง			
- R9	ไม่ต่ำกว่า 60	36	16-20
- ทะเลจีนใต้	n.a.	72	72
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่			
- R9 และท่าเรือดานัง	ไม่ต่ำกว่า 168	132-156	112-140
- ท่าเรือกรุงเทพฯ/แหลมฉบัง	n.a.	192	192
เกาะลันเตา-ดานัง			
- R9	ไม่ต่ำกว่า 120	72	48
- ผ่านคาบสมุทรมลายู	n.a.	96-120	96-120

หมายเหตุ: 1/ หากเป็นการเดินทางท่องเที่ยวคาดว่าจะใช้เวลาในการเดินทางต่ำกว่านี้

2/ อยู่บนสมมติฐานว่าเส้นทางเศรษฐกิจ GMS พัฒนาไปอย่างสมบูรณ์ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกในการข้ามแดน

ที่มา: ดร.สุธีร์ ทนพงษ์ และรวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

จำนวนรถบรรทุกสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร

ปีงบประมาณ	2546	2547	2548	2549	2550
หน่วย: คัน	16,553	17,304	17,440	18,265	22,296

หมายเหตุ: ปีงบประมาณ 2550 เป็นเพียงข้อมูล 9 เดือนแรก

ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร

## ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ GMS

ถึงแม้ว่า เส้นทางเศรษฐกิจ GMS จะทำให้ไทยได้รับประโยชน์และโอกาสในด้านต่างๆ แต่ในขณะนี้ ยังคงประสบปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา ทำให้เส้นทางเศรษฐกิจ GMS ยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่แก่ไทย โดย ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ดังนี้

### ▪ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ในกลุ่ม GMS ยังเป็นประเทศกำลังพัฒนา ทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ระบบถนน รางรถไฟ ไฟฟ้า น้ำประปา พลังงาน เป็นต้น ยังไม่มีมาตรฐานเพียงพอต่อการ



เชื่อมโยงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะระบบถนนที่ยังจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมาก ทั้งตัวถนน สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง รวมทั้งบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอื่นๆ ขณะเดียวกันก็ยังขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทำให้การก่อสร้างต้องล่าช้าหรือไม่เป็นไปตามกำหนดการ ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ระบบโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ แต่ในประเทศที่เป็นทางผ่านของเส้นทางเศรษฐกิจยังมีความล้าหลังด้านเทคโนโลยีอยู่ ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญของการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

#### ▪ ปัญหาด้านกฎระเบียบ

ถึงแม้ว่าจะมีข้อตกลง GMS CBTA ที่ส่งเสริมให้การขนส่งสินค้าผ่านชายแดนระหว่างประเทศ สมาชิกสามารถเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ลดขั้นตอนการตรวจเอกสารต่างๆ แต่ในทางปฏิบัติแล้วยังไม่สามารถบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ รวมทั้งยังมีกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ที่เป็นอุปสรรคในการคมนาคมขนส่งระหว่างกันอยู่อีกมาก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้ภาษากลาง แต่ยังใช้ภาษาของแต่ละประเทศ เป็นต้น หรือแม้บางจุดผ่านแดนนาร่องได้เริ่มมีการใช้ข้อตกลงดังกล่าว แต่ก็ยังประสบปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ทำให้การขนส่งไม่สะดวกและเพิ่มค่าใช้จ่ายทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการแก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งปัญหาความไม่สะดวกของรถยนต์ เนื่องจากพวงมาลัยรถยนต์ของไทยอยู่ทางขวา แต่ของลาวและเวียดนามอยู่ทางซ้าย โดยเฉพาะเส้นทาง R9 ที่เป็นถนน 2 ช่องทาง อาจมีปัญหาด้านความปลอดภัยได้ ซึ่งเป็นเหตุผลให้เวียดนามยังไม่อนุญาตให้รถยนต์ของไทยเข้าไปรับส่งสินค้าได้ และอาจเป็นอุปสรรคในการขยายการให้บริการด้านโลจิสติกส์ไปสู่เวียดนามและลาว เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งหรือโลจิสติกส์ของเวียดนามอาจเข้ามาแย่งรับส่งสินค้าจากชายแดนไทยที่มุกดาหารได้ สำหรับในด้านการท่องเที่ยวยังคงประสบปัญหาความไม่สะดวกในการข้ามแดน โดยประเทศพม่าและกัมพูชายังจำเป็นต้องขอวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวไทย ส่วนนักท่องเที่ยวนอกอนุภูมิภาค GMS ก็ยังต้องขอวีซ่าแยกไปตามแต่ละประเทศที่ต้องการเดินทางเข้าไป

#### ▪ ปัญหาการขาดประสิทธิภาพของภาคเอกชนไทย

ผู้ประกอบการไทยยังขาดศักยภาพในการใช้โอกาสที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ GMS ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ เนื่องจากความไม่พร้อมทั้งด้านเงินทุนและข้อมูล ทำให้สูญเสียโอกาสให้แก่นักลงทุนจีน ซึ่งมีความพร้อมและศักยภาพในการลงทุนมากกว่า ทั้งในด้านเงินทุนและการสนับสนุนจากภาครัฐ เนื่องจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ GMS ถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจีนด้านตะวันตกและใต้ที่จะทำให้มีเส้นทางการค้าออกไปสู่ทะเลได้ทั้งทะเลจีนใต้และทะเลอันดามัน ทำให้รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ เช่น การร่วมลงทุนกับไทยในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองเชียงของ-ห้วยทราย การลงทุนก่อสร้างตลาดที่เมืองห้วยทรายของลาว การลงทุนด้านอุตสาหกรรมเหล็กและพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวที่เมืองหลวงน้ำทาของลาว การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ป่อเต็น-ป่อหาน เป็นต้น นอกจากนี้ ในส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยยังขาดศักยภาพในการให้บริการที่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจีนได้

### แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS

จากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS ทำให้ไทยมีโอกาสสำคัญด้านโลจิสติกส์ใน 2 ประการ โดยประการแรก คือ โอกาสในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ และประการที่สอง คือ โอกาสในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS โดย คาดว่าสำหรับโอกาสแรกไทยมีความเป็นไปได้สูงในการประสบความสำเร็จภายในระยะเวลาอันสั้น แต่ต้องเร่งพัฒนาในบางด้าน ส่วนโอกาสที่สองคงต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยต้องเร่งพัฒนาในอีกหลายด้านและต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

#### 1. แนวทางในการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS

- การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

ไทยควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะเส้นทางตามแนวชายแดน ควรต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่งมากขึ้น เช่น สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง ระบบไฟฟ้า ศูนย์บริการตรวจเช็คสภาพรถ สถานีตำรวจ เป็นต้น รวมทั้งควรมีการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ เข้าด้วยกัน นอกจากนี้ ในส่วนของเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ไทยควรให้การสนับสนุนและช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีโลจิสติกส์ระหว่างกันได้ ทำให้การเชื่อมโยงโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- การเร่งบังคับใช้กฎระเบียบผ่านแดนตามจุดต่างๆ

ปัจจุบันไทยได้เริ่มมีการทดลองใช้กฎระเบียบผ่านแดนตามข้อตกลง GMS CBTA ที่จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต รัฐบาลไทยจึงควรเร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจกับประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางเศรษฐกิจ GMS เพื่อบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าวให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามหลักการที่วางไว้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS

- การขยายความร่วมมือกับประเทศในกลุ่ม GMS

ไทยควรเจรจาและขยายการพัฒนาความร่วมมือ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยลดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งคนและสินค้าระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งจะส่งผลต่อโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS



- การแก้ปัญหาเชิงเทคนิคของรถขนส่งสินค้า

เนื่องจากพวงมาลัยของรถยนต์ไทยอยู่ทางด้านขวา แต่ของประเทศลาวกับเวียดนามอยู่ทางด้านซ้าย โดยเฉพาะในเส้นทาง R9 ที่เป็นถนน 2 ช่องทาง ทำให้อาจมีปัญหาด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และเป็นเหตุผลให้เวียดนามไม่อนุญาตให้รถขนส่งของไทยเข้าไปขนส่งในเวียดนามได้ ทำให้การขนส่งสินค้าจากไทยไปลาวและเวียดนามต้องมีการเปลี่ยนรถขนส่งสินค้า ทำให้เสียต้นทุนเพิ่มขึ้น ดังนั้นไทยควรเร่งหารือและทำข้อตกลงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านในการแก้ปัญหาในเรื่องนี้

- การพัฒนาความรู้ของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ

ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งของการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS คือ การพัฒนาความรู้ความเข้าใจในข้อตกลง GMS CBTA เนื่องจากเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการดำเนินการตามข้อตกลงดังกล่าว ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ ควรเร่งสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ข้อตกลงสามารถบังคับใช้ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

## 2. แนวทางในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS

ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งระบบราง การขนส่งทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก (Multi-Modal Transportation) ซึ่งทั้งหมดจะต้องสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในและภายนอกอนุภูมิภาค GMS ได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งต้องมีการพัฒนากฎระเบียบศุลกากรให้อำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคทางด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนจะต้องมีการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพและสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ รัฐบาลควรเร่งขยายความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคให้มากขึ้น ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงความร่วมมือในกรอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ACMESS BIMSTEC เป็นต้น

สำหรับผู้ประกอบการก็ต้องควรเร่งพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการให้สูงขึ้น เช่น สามารถขนส่งสินค้าได้ทันตามกำหนด มีระบบการตรวจสอบการขนส่งสินค้า ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์แก่ลูกค้า เป็นต้น รวมทั้งควรมีการพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการโลจิสติกส์ร่วมกันอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงกัน เนื่องจากผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่จะมีความเชี่ยวชาญในคนละด้าน เช่น ด้านการวางระบบโลจิสติกส์ ด้านพิธีการศุลกากร ด้านการขนส่ง เป็นต้น ดังนั้นจึงควรร่วมมือกันเป็นกลุ่มพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อใช้ศักยภาพของตนให้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศได้ ตลอดจนควรรหาโอกาสในการขยายการลงทุนด้านโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ระหว่างกันให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นบันไดสำคัญในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS



## สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ถึงกรอบความร่วมมือ GMS ถือเป็นโอกาสสำคัญสำหรับประเทศไทยในการขยายการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ ให้เติบโตสูงขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทาง R3A และ R9 ที่จะสร้างโอกาสสำคัญให้กับไทยในการเชื่อมต่อแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตก โดยในเส้นทาง R3A เป็นการเชื่อมต่อระหว่างจีน-ลาว-ไทย จะสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถไปเปิดตลาดจีนตอนใต้ได้มากขึ้น สร้างโอกาสการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งยังขาดแคลนอยู่อีกมาก รวมทั้งการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าป้อนตลาดในลาวและจีน เพิ่มทางเลือกในการท่องเที่ยวทางถนนจากเชียงรายไปสู่คุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจและเมืองท่องเที่ยวสำคัญของจีนตอนใต้ได้สะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น รวมทั้งยังสร้างโอกาสแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในการให้บริการ เนื่องจากหลังการเปิดใช้เส้นทาง R3A คาดว่าจะเป็นหนึ่งในเส้นทางหลักในการส่งสินค้าออกสู่ทะเลของผู้ประกอบการจีนตอนใต้ สำหรับเส้นทาง R9 ก็ถือเป็นโอกาสสำคัญของไทยเช่นกัน โดยเฉพาะในด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเส้นทางนี้จะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากทะเลอันดามันไปสู่ทะเลจีนใต้ โดยไม่ต้องอ้อมคาบสมุทรมลายู รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก สำหรับด้านการท่องเที่ยว เส้นทาง R9 ก็ถือว่าเป็นเส้นทางสำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนไปสู่เวียดนวมกลาง ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญของเวียดนวม เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองเก่าแก่และเมืองมรดกโลก รวมทั้งยังช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนให้ขยายตัวสูงขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ GMS ยังมีปัญหาและอุปสรรค เช่น ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่หลายประเทศยังขาดการลงทุนที่เพียงพอต่อการเชื่อมโยงระหว่างกัน ปัญหาด้านกฎระเบียบที่ถึงแม้จะมีข้อตกลงอำนวยความสะดวกและการส่งผ่านคนและสินค้า แต่ในทางปฏิบัติยังคงไม่คืบหน้ามากนัก รวมทั้งปัญหาด้านเทคนิคของรถยนต์ที่แต่ละประเทศมีพวงมาลัยต่างกัน ตลอดจนปัญหาการขาดศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ที่ทำให้ไม่สามารถฉกฉวยโอกาสสำคัญจากกรอบความร่วมมือ GMS ได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น

สำหรับแนวทางในการพัฒนาในอนาคต นั้น เห็นว่าภาครัฐและภาคเอกชนควรเร่งพัฒนาเพื่อไปสู่เป้าหมายสำคัญ 2 ประการ โดยประการแรก คือ การเชื่อมโยงระบบ โลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ และประการที่สอง คือ การก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS สำหรับโอกาสแรกไทยมีความเป็นไปได้สูงในการประสบความสำเร็จภายในระยะเวลาอันสั้น แต่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนาในบางด้าน เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การเร่งบังคับใช้กฎระเบียบผ่านแดนตามจุดต่างๆ การแก้ปัญหาเชิงเทคนิคของรถขนส่งสินค้า การพัฒนาความรู้ของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ เป็นต้น ส่วนโอกาสที่สองคงต้องใช้เวลาในการพัฒนาไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ซึ่งต้องเร่งพัฒนาในอีกหลายด้านและต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

## บทความจากสื่อมวลชน



การพัฒนาประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) จากหลายมุมมอง ทั้งบวกและลบ\*

### ๑๕ ปี ถึงจุดเปลี่ยนสำคัญ

ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) คือหน่วยงานหลักในการสนับสนุนการรวมตัวเพื่อพัฒนามาตั้งแต่ต้น Mr. Jean-Pierre Verbiest ผู้อำนวยการ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ประจำประเทศไทย ย้อนบรรยากาศขณะนั้นให้ฟังว่า เมื่อ ๑๕ ปีที่แล้ว หรือค.ศ.๑๙๙๒ ความร่วมมือของ GMS เกิดขึ้นอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทย เป็นการประชุม ๒ วัน แต่ส่วนใหญ่เป็นการพูดคุยกันอย่างไม่เป็นทางการ ไม่ค่อยกระตือรือร้นนัก แต่ ๑๕ ปีผ่านไป ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นมากมาย บทบาทของเอดีบีคือการประสาน จัดลำดับความสำคัญในประเด็นริเริ่มของแต่ละประเทศ มองยุทธศาสตร์การพัฒนา ซึ่งหากให้เรียงลำดับความสำคัญของการพัฒนาแล้ว ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะเป็นเป้าหมายหลัก ตามมาด้วยการค้า การลงทุนข้ามพรมแดน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล สิ่งแวดล้อม การแลกเปลี่ยนการใช้ทรัพยากร

“ที่ต้องเน้นโครงสร้างพื้นฐานก่อน ก็เพราะ GMS ต้องการเป็นประตูทางการค้าที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศที่อยู่โดยรอบ เราหนุนการสร้างเส้นทางไฮเวย์ที่เชื่อมกันซึ่งจะมีบทบาทสำคัญเชื่อมกลุ่มต่างๆ ให้มีอำนาจมากขึ้น เวลาที่เราลำดับความสำคัญเราจะพูดถึงฮาร์ดแวร์ก่อนคือถนน จากนั้นจึงมีเรื่องคนเข้ามาเกี่ยวข้อง”

โครงการขอมนาคม ณ วันเริ่มต้นโครงการ GMS ที่มีเพียงเส้นทางกรุงเทพ - แม่สาย กรุงเทพ - หนองคาย เท่านั้น แต่วันนี้การพัฒนาผ่านการให้เงินลงทุนก่อสร้างและเงินกู้แก่แต่ละประเทศ การคมนาคมทางบกของ ๖ ประเทศได้ก่อสร้างขึ้นและเชื่อมต่อกันได้มากขึ้น เกิดการค้าขาย การท่องเที่ยวระหว่างกันมากและคาดว่าปี ค.ศ.๒๐๑๕ โครงการนี้จะสมบูรณ์แทน

แต่ Mr. Jean-Pierre Verbiest ก็ยอมรับว่า ทิศทางการพัฒนาเช่นนี้ ไม่ใช่ทุกฝ่ายจะเห็นพ้อง บางคนเห็นว่าเรื่องของผู้คนย่อมสำคัญกว่าสิ่งก่อสร้าง แต่สำหรับเอดีบีแล้ว คิดว่าฮาร์ดแวร์สำคัญต่อภาพรวม เพราะจะช่วยส่งผ่านการสื่อสาร สิ่งแวดล้อม การค้า การแลกเปลี่ยนมากขึ้น และเมื่อมันได้เกิดขึ้น โครงสร้างพื้นฐานสำเร็จแล้วมากมาย ผู้คนและซอฟต์แวร์ต่างๆ เริ่มไหลเข้ามา และถึงจุดเปลี่ยนอันสำคัญที่เป็นสิ่งที่จับต้องมากขึ้นแล้ว

“๖ ประเทศต้องคิดร่วมกันถึงวิธีการคุมการข้ามพรมแดนระหว่างกัน ว่าจะต้องทำอะไรให้มีระบบที่ดี มีหน่วยงานต่างๆ มาทำงานร่วมกันบูรณาการสิ่งเหล่านี้เข้าด้วยกันและตกลงในทิศทางอนาคต

\* ที่มา : ถังจรวดี บัวคลี่. รายงานการสัมมนา เรื่อง “จินตภาพลุ่มแม่น้ำโขงของเรา” ระหว่าง ๕-๗ ค.ค. ๕๐ จังหวัด เชียงราย. สืบค้นได้จาก <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=๑๕๑๙๕๕>. สืบค้นเมื่อ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๒



สิ่งนี้เป็นประเด็นที่สำคัญมาก มันไม่ง่าย แต่คุยกันเรื่องวิชาเรื่องเดียวก็น่าเป็นเรื่องใหญ่แล้ว แต่ก็ได้เริ่มต้นขึ้นแล้ว และไม่ว่าจะใช้เวลาแค่ไหน ก็ต้องทำให้มันเกิด”

### เดือนรับปัญหาไม่ได้คือล้มเหลว

Mr. Jean-Pierre Verbiest ย้ำว่า การข้ามพรมแดนมาหากัน ไม่ใช่มาเพียงสิ่งที่ดี ยังมีเชื้อโรค สัตว์ผู้คน เป็นพาหะเข้ามาด้วย เราจะตรวจสอบผัก ผลไม้ มาตรฐานสินค้าเหล่านี้อย่างไร เช่นที่เชียงรายเมื่อ ๒ ปีที่ผ่านมา มีอาหารต่างๆ จากเมืองจีนมามากมาย เริ่มมีการพูดคุยระหว่างไทยกับจีนเพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าเหล่านี้ นอกจากนั้นปัญหาสังคมและวัฒนธรรม ผู้คนเคยอยู่เป็นชุมชน เมื่อโครงสร้างพื้นฐานนำคนกลุ่มใหม่เข้ามา คนเหล่านี้เกิดผลกระทบ เกิดการเคลื่อนย้ายชาติพันธุ์ การข้ามนุชย์ การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย

Mr. Jean-Pierre Verbiest ชกประเด็นของสิ่งแวดลอมว่าเป็นประเด็นที่น่าห่วง เพราะการเชื่อม ๖ ประเทศด้วยกันนั้นมีแม่น้ำโขงเป็นหัวใจสำคัญ การทำอะไรกับแม่น้ำโขง ย่อมเกิดกับประเทศต่างๆ ได้เช่นกัน การจะสร้างสมดุลของการส่งเสริมเศรษฐกิจกับการใช้ทรัพยากรจนส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องตระหนัก เพราะการสร้างถนนที่เชื่อมต่อกัน ก็มีเรื่องของสิ่งแวดล้อมที่ต้องดูแล ทั้งป่าไม้ เหมืองแร่ ต้องได้รับผลกระทบ ในฐานะหนึ่งในประเทศสมาชิก GMS เราจะแก้ปัญหาที่ประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงลำพังไม่ได้

“เราต้องทำการบ้านให้มากที่จะข้ามผ่านปัญหาเหล่านี้ในอีก ๒-๓ ปีข้างหน้า ผมขอย้ำว่าการข้ามพรมแดน จะมาทั้งสิ่งดีและไม่ดี เราต้องกำหนดแนวทางเพื่อให้ GMS ส่งผลประโยชน์ที่ดีแก่ทุกคน ถ้าทำไม่ได้ก็ถือว่าเป็นการพัฒนาที่ล้มเหลว”

### พัฒนามากับผลกระทบ

ขณะที่ข้อมูล ของ Mr.Toshiyuki Doi ที่ปรึกษาอาวุโส จาก Mekong Watch Japan ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ติดตามประเด็นสิ่งแวดล้อมในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงนี้กล่าวถึง ผลกระทบจากการพัฒนา ว่า ADB ให้เงินรัฐบาลและองค์กรต่างๆ ของประเทศในภูมิภาคนี้ในรูปของเงินให้เปล่า และเงินกู้พร้อมดอกเบี้ย เวลาพูดถึงการพัฒนาในแม่น้ำโขง ADB มักจะพูดว่ามาช่วย แต่แท้จริงแล้ว ไม่ได้ให้เงินเปล่า ประเทศในภูมิภาคนี้จะต้องคืนเงินพร้อมดอกเบี้ยกลับคืนให้ ADB ด้วย

ประเด็นที่ Toshi ชี้ว่าเป็นผลกระทบและตั้งคำถามกับ ADB คือนโยบายการตรวจสอบติดตามความรับผิดชอบต่อการพัฒนา โดยยกตัวอย่างการพัฒนาที่ประเทศกัมพูชา ซึ่งได้รับเงินหลายร้อยล้านบาทจาก ADB เมื่อปี ๑๙๙๘ ในการสร้างถนนทางหลวงระยะทางราว ๑๐๕ กม. โครงการนี้ส่งผลกระทบต่อชาวบ้าน ๕,๐๐๐ ครอบครัว ทั้งๆ ที่ ADB มีนโยบายว่าการพัฒนาต่างๆ คนจะต้องไม่ได้รับผลกระทบ เช่นถ้าจะต้องย้ายผู้คนออกจากพื้นที่พัฒนา สถานะชีวิตความเป็นอยู่ของคนดีขึ้นหรือต่ำลงเช่นไร



“โครงการนี้มีปัญหาล่าช้าไป ๕ ปี จนปี ๒๐๐๔ เริ่มมีการเข้ามาตรวจสอบโครงการนี้ว่าจะให้เงินทดแทนผู้คนที่ได้รับผลกระทบเหล่านี้อย่างไร ปีนี้ผมได้ไปสัมภาษณ์ครอบครัวที่นั่น ๒๗ ครอบครัว พบว่าเขาได้รับผลกระทบเชิงรายได้ มีหนี้สินมากขึ้น บางคนถูกย้ายที่อยู่หลายครั้ง ต้นเดือนกรกฎาคม ๒๐๐๗ มีประชาชนกัมพูชาที่ได้รับผลกระทบเหล่านี้ รวมตัวกันประท้วงอยากจะทำเรื่องกับ ADB โดยตรง ซึ่งเจ้าหน้าที่ระดับสูงของ ADB เพิ่งมาพบประชาชนและบอกว่าช่วงเวลานี้จะมาตรวจสอบอีกครั้ง ผมคิดว่าปัญหาแบบนี้จะได้รับการแก้ไข”

Toshi ระบุว่า ADB บอกว่าจะคุ้มครองประชาชน สิ่งแวดล้อม และผู้ได้รับผลกระทบอื่นเรื่อง โดยตรงต่อ ADB ได้หากมีปัญหา ต้องมีการชดเชยการสูญเสีย แต่ในทางปฏิบัติกลับมีจุดอ่อน ไม่เป็นไปตามเจตนา ไม่เป็นไปตามนโยบายที่วางไว้ เช่นทางหลวงในกัมพูชาดังกล่าว ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นคนระดับรากหญ้า ซึ่งเป็นสิ่งที่ตนเสียใจ เพราะคนในกลุ่มแม่น้ำโขงมีความยากจนอยู่แล้ว แม้คนแถบนี้จะมีการค้าขายระหว่างกันมาก่อน แต่ไม่ใช่การค้าขนาดใหญ่ ความร่ำรวยในภูมิภาคนี้มีผลกระทบต่อคนรากหญ้า ซึ่งตนคิดว่าประเทศในภูมิภาคนี้ควรจะได้บอกกับประเทศที่มีอำนาจด้วยว่า เกิดอะไรขึ้นกับผู้คนในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะประเด็นข้ามพรมแดน

“ผมคาดหวังให้ ADB เข้ามาดูแลปัญหาข้ามพรมแดนให้มากขึ้น โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบ ADB ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่สิ่งอื่นที่เกิดขึ้นแล้วเป็นปัญหาประชาชนก็ควรจะต้อง ผลกระทบนี้โดยตรงต่อ ADB และได้รับการดูแล”

Toshi ยังแสดงความเห็นกับ “พลเมืองเหนือ” ด้วยว่า ๑๕ ปีของการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันของ ประเทศในภูมิภาคนี้เริ่มต้นจากการไม่มีอะไรเลย ลาว เวียดนาม กัมพูชา มีสงคราม พม่ามีปัญหา ภายในประเทศ ไทยพัฒนาตัวเองมานานหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ดังนั้นผลดีที่มองเห็นก็มี แต่ก็ก็มีผลเสีย ด้วย ซึ่งในสถานการณ์ระดับชาวก้าวนี้ ตนเห็นว่าคนจนมีปัญหาและมีผลกระทบมากกว่า เช่นถนนใน กัมพูชา หรือภายในประเทศลาวเอง มีผลกระทบในเชิงชาติพันธุ์ โดยมีการนำแรงงานมาขายเพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเช่นถนนในลาว คนส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย ทำให้เกิดอุตสาหกรรมด้านเพศมาก รัวคน ชาติพันธุ์มาค้าขายเช็กส์ตามไซด์งาน ซึ่งคนกลุ่มนี้ไม่มีความรู้เรื่องโรคเอดส์ หรือการป้องกันตัวเอง จะ ส่งผลเสียระยะยาวได้

### เกิดช่องว่างและสุ่มเสี่ยง

Dr. Rosalia Sciortino นักวิชาการด้านมานุษยวิทยาและสังคมวิทยา จากมหาวิทยาลัยนิวยอร์ก กล่าวว่า ย้อนประวัติศาสตร์ของประเทศในภูมิภาคนี้ ไทยภูมิใจที่ไม่เป็นเมืองขึ้นของใคร ขณะที่ประเทศ โดยรอบตกเป็นเมืองขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงสำคัญช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ที่เกิดความแตกแยกกันใน ประเทศเหล่านี้ สิ่งที่เกิดขึ้นจากอดีตส่งผลถึงปัจจุบัน ขณะนี้มี ๓ ประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด ไทยด้วยการเปิดตลาดการค้าและเศรษฐกิจมานาน แต่ประเทศสังคมนิยมมีปัญหาด้านเศรษฐกิจอยู่ ระหว่างนี้มี ประเด็นอินเดียและจีนด้วย ๒ ประเทศนี้เข้ามาปฏิสัมพันธ์กับประเทศในอินโดจีนด้วย



นักวิชาการผู้นี้กล่าวว่า ๖ ประเทศลุ่มน้ำโขง พัฒนาเปิดเขตการค้า เขตเศรษฐกิจ สามารถเชื่อม จีน อินเดีย และเชื่อมระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยกัน มีความร่วมมือเต็มที่ เป็นตัวอย่างที่จะบอกได้ว่าภาพในอนาคตจะไปทิศทางใด ซึ่งสิ่งที่ควรจะได้พิจารณาด้วยคือการจัดการความยากจนผ่านกระบวนการทางเศรษฐกิจนี้ เพราะ GMS ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ให้เติบโตด้านเศรษฐกิจอย่างเดียว แต่ต้องการลดความยากจนด้วย

“วัตถุประสงค์นี้สำคัญ มีการเติบโตผ่านโครงสร้างพื้นฐาน เกิดการหมุนเวียนสินค้า เคลื่อนย้ายผู้คน แต่ก็ต้องระมัดระวังให้มาก การเติบโตในภูมิภาคนี้จะสูงเป็น ๖ เท่าในอนาคต นักท่องเที่ยวจีนจะหลั่งไหลเข้ามา เรามีด้านบวกของเศรษฐกิจในเขตชายแดน แต่ด้านลบ จะเห็นว่า มีการโดยเฉพาะด้านเงินทุน เราจะเห็นว่ามีความแตกต่างเรื่องของรายได้ เกิดช่องว่างมากทุกที่ บางประเทศรายได้อยู่ที่เดิมไม่เติบโต”

Dr. Rosalia Sciortino บอกว่า ADB ระบุว่าประเทศยากจนที่สุดได้ประโยชน์ที่สุด เพราะเป็นทางผ่านของสินค้าและบริการ แต่มีความแตกต่างที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ที่ลงทุน ได้ผลประโยชน์มากขึ้น แต่ประเทศยากจนยังคงมีอัตราการตายสูง ได้รับผลกระทบตามพรมแดน มาก กลุ่มชาติพันธุ์มีอัตราการตายสูง สิ่งแวดล้อมมีผลกระทบทั้งสิ้น แม่น้ำโขงเสียไป ในการสร้างเขื่อนจำนวนมาก จะเป็นครั้งแรกที่มีการส่งน้ำมันผ่านแม่น้ำโขงที่ทุกคนต้องจับตา รวมทั้งโรคร้าย ธุรกิจผิดกฎหมาย การเปิดพรมแดนระหว่างกันเป็นเรื่องสุ่มเสี่ยง สิ่งที ๖ ประเทศต้องทำคือสื่อสารกันให้มากขึ้น มีประชาคมเข้ามามีส่วนร่วมในภูมิภาคนี้

### ต้องผนึกกำลังอุดช่องว่าง

ด้านนายพัฒนา สิทธิสมบัติ ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย กล่าวถึงการบูรณาการด้านเศรษฐกิจของ GMS กับภาคเหนือของประเทศไทยว่า จังหวัดเชียงรายเป็นประตูการค้าในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ๖ ประเทศ เชียงรายก็มีแผนปฏิบัติการให้เชื่อมโยงกับหลายฝ่าย มีการสร้างเครือข่ายระดับนานาชาติ และระดับท้องถิ่น ขณะนี้โครงการชายคมนาคมพร้อมขึ้นมา มีการเชื่อมโครงข่ายเหนือ - ใต้ ถนนหลายสายที่เสร็จแล้ว หรือแม้แต่การเชื่อมฝั่งตะวันตกไปตะวันออก เชียงรายจะเป็นเมืองที่อยู่ตรงกลาง และสิ่งที่เราต้องเตรียมตัวรับ เช่น เมื่อคิดถึงการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่เราก็ต้องรักษาวัฒนธรรมของตนเองด้วย ภาคเหนือของไทยมี ๘ จังหวัด สิ่งที่จะได้รับทางหลวง R ๓ A นี้ ถ้าเราไม่มีความสามารถในการแข่งขันเลย คนที่มาจากนานาชาติก็มาตัดดวงผลประโยชน์ แต่เราไม่ได้อะไรจากการเปิดประตูนี้เลย

ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงรายกล่าวว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ภาคเหนือเป็นสิ่งสำคัญ ต้องคิดถึงระบบการขนส่งคือโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกัน อุตสาหกรรมการเกษตร อุตสาหกรรมสินค้าหัตถกรรมส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน และคิดถึงการทำตลาดไปด้วย

“ท่าเรือเชียงแสนมีความจุเกือบเต็มแล้ว เรามีโครงการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ มีการสร้างสะพานข้ามโขงเชื่อมโยงถนน R๓a ในอีก ๓ ปีข้างหน้า การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เชียงของ ต่อจาก



นี้การสร้างเครือข่ายเป็นเรื่องสำคัญ ที่ทุกฝ่ายต้องเจรจาสร้างแผนร่วมกันในอนาคต ภาคเอกชนได้เริ่มต้นทำแล้ว เช่นร่วมมือกับหอการค้าขุนนา นาน เชียงตุง เชียงของ ทำจีเหล็ก พุดคุยกับสถานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของแต่ละประเทศ เพื่อจะได้ประโยชน์ แก่ไขอุปสรรคร่วมกัน”

นายพัฒนา สิทธิสมบัติ ยังกล่าวเพิ่มเติมว่า ๑๕ ปีของการพัฒนา GMS การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกันใกล้เสร็จแล้ว แต่การเชื่อมการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานยังมีช่องว่างอีกมาก เช่น ทำถนนเสร็จ ขนสินค้าไม่ได้ตามกฎศุลกากรสากล แต่ในภาพรวม ๖ ประเทศ มีสิ่งที่จะต้องร่วมกันคิดร่วมกันทำ เช่น กรณีไทยจะทำเขตอุตสาหกรรมริมน้ำโขง ก็มีคำถามจากเวียดนามแล้วว่า โรงงานอุตสาหกรรมที่สร้างจะส่งผลถึงเขาอย่างไร การสมานฉันท์เป็นสิ่งจำเป็นนับจากนี้

๑๕ ปีของการจับมือร่วมกันระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ และเร่งเครื่องพัฒนาตัวเองให้รองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในเชิงโครงสร้าง แต่ ณ เวลานี้ ทุกประเทศจำเป็นต้องทบทวนตัวเองด้วยว่า ๑๕ ปีที่ผ่านมา นั้น พวกเราเข้ากันได้หรือไม่กับการเตรียมตัวรับความเปลี่ยนแปลง ??



### สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ  
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย  
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี  
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓  
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.  
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘